TYGODNIK AUTOMOBILISTY i AUTOLOTNIKA

TREŚĆ NUMERU: „Na pełnym gazie", „Raid Poznańsko - Kaszubski", „Szkolnictwo pilotów w Niemczech i u nas", „Przepisy o ruchu samochowym", „Na wirażu"; Bogate rubryki: „Sygnalizujemy", „Tragiczne wypadki" i t. d.

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16,940.

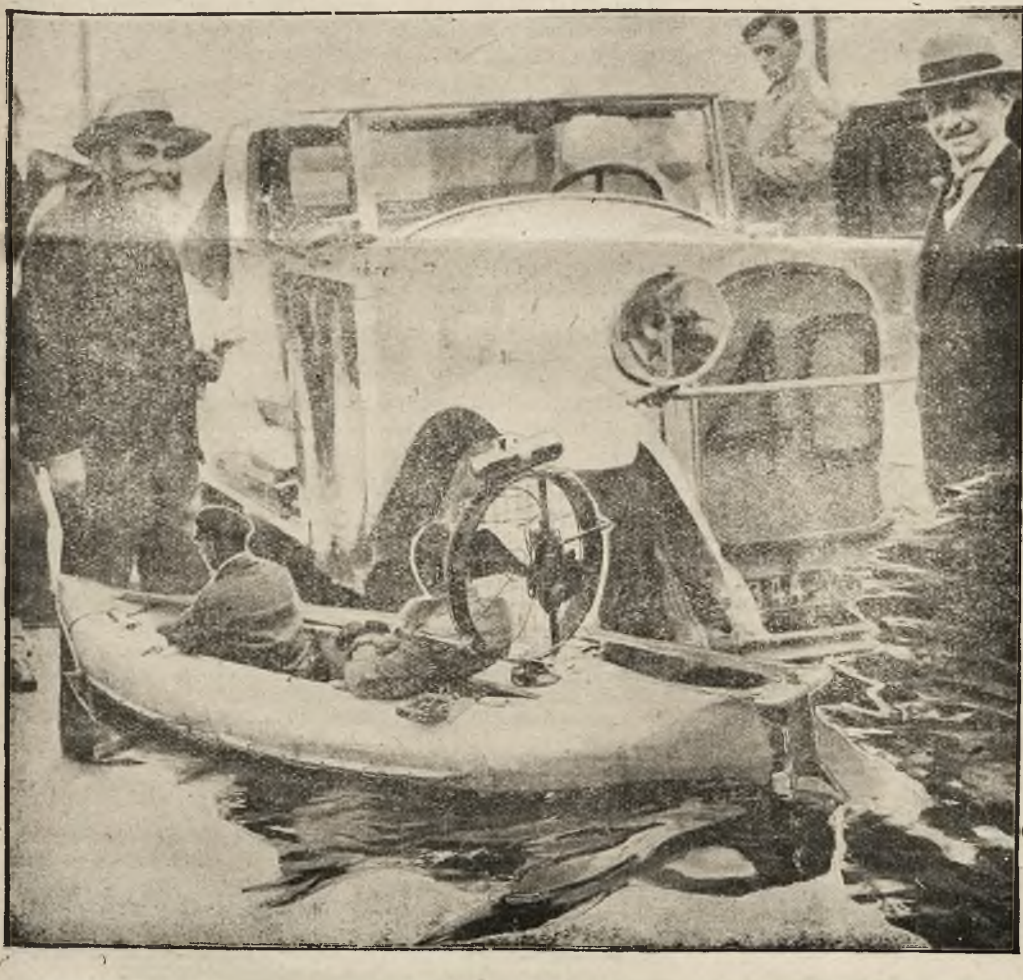
WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 31 Lipiec 1928 r. | Nr. 7



Start samolotu przy świetle reflektorów. Na lotnisku 1 pułku lotniczego w Warszawie.



Rycina górna fotomontażu przedstawia samochód, zaopatrzony w silnik poruszany gazem. Z lewej strony ilustracji wynalazca p. M. Rex. Widoczne są też zbiorniki gazowe. Dół fotomontażu: łódź z małym motorem śmigłowym. Izolowane śmigło zapewnia zupełne bezpieczeństwo przy jego użyciu. Wynalazek niemiecki.

Na pełnym gazie!

Nowe rekordy. Wyścigi 200-milowe. Przyszłe zawody.

Ubiegły tydzień zaznaczył się bardzo wydatną pracą rekordzistów samochodowych i motocyklowych, którzy na torze sławnego autodromu Montllery pod Paryżem osiągnęli cały szereg pięknych rezultatów.

I tak kierowca rumuński Ghica-Cantacuzino pobił siedem rekordów międzynarodowych w kategorji 1100 cm.^{3}, przebywając, na samochodzie, zaopatrzonym w dwutaktowy silnik Cozette: 5 klm. 1 m. 40,85 s., 5 mil. ang. w 2 m. 45,01 s., 10 klm. w 3 m. 26,21 s., 50 klm. w 18 m. 15,20 s., 50 mil. ang. w 28 m. 59,67 s., 100 klm. w 35 m. 58,23 s. i 100 mil ang. w 58 m. 00,41 s. Osiągnięta przez niego szybkość dochodziła do 180 klm g., co jest wynikiem bardzo ładnym, jak dla maszyny o tak małym litrażu.

Pięć innych rekordów międzynarodowych, tym razem w najniższej kategorji 350 cm.^{3}, pobiła znana kierowczyni pani Stewart na samochodziku H. S. Przebyła ona 50 klm., w 26 m. 32,08 s., 50 mil ang. w 42 m. 24,93 s., 100 klm. w 52 m. 35,77 s., 100 mil ang. w 1 g. 24 m. 33,79 s. i w jedną godzinę — 114 klm. 191 m.

Pozostałe rekordy pobite zostały w różnych kategorjach motocyklowych przez jeźdźców Richarda na maszynie Motosacoche i Denly na maszynie Norton. Największą szybkość, przeszło 173 klm g., uzyskał Denly na dystansie 10 klm.

Na torze autodromu Brookland koło Londynu rozegrane zostały w dniu 21 lipca doroczne wyścigi na dystansie 200 mil angielskich, dostępne dla samochodów o pojemności cylindrów do 1500 cm^3. Wyścigi te organizuje Junior Car Club. Bieg zakończył się zwycięstwem znakomitego kierowcy Malcolm Campbella, który na półtoralitrowym samochodzie Delage przybył pierwszy do celu w czasie 2 g. 34 m. 42 s. z szybkością średnią 126 klm g., wyprzedzając następnego współzawodnika o 8 kilometrów. Drugim był Eyston na Bugatti w czasie 2 g. 46 m., a trzecim Kaye Don na Lea Francis w 2. g. 55 m W kategorji 1100 cm^3. dwa pierwsze miejsca zdobyły

samochody Amilcar, które prowadzili Balls i Scott.

Rzućmy teraz okiem w przyszłość i zapoznajmy się z tem, co nam ona niesie najciekawszego.

A więc w dniach od 12 do 17 sierpnia odbędzie się wielki międzynarodowy Raid Alpejski na trasie Medjolan — St. Moritz — Monachjum — Wiedeń. Będzie to konkurs niezmiernie trudny, gdyż cała jego droga prowadzi przez górskie tereny z przejazdami przez najsłynniejsze wzniesienia alpejskie, jak Saint Gothard czy Julier. Na drogach tych trzeba będzie osiągać przepisane szybkości przeciętne, które dla niektórych wozów nie będą mogły być mniejsze niż 40 klm g. A każdy kierowca wie, jak trudno jest taką przeciętną uzyskać w terenie górskim, zwłaszcza gdy się ma jakiś defekcik.

Pomiędzy współzawodnikami Raidu Alpejskiego znajdujemy i naszego rodaka, Ada ma hr. Potockiego, który startować będzie na samochodzie Austro Daimler.

Jak się dowiadujemy, Komisja sportowa Automobilklubu Polski uchwaliła urządzić tegoroczny Raid Pań jako imprezę czterodniową, na trasie długości przeszło 1000 klm. Pierwszy etap Raidu w dniu 8 września prowadzić będzie z Warszawy przez Sandomierz do Lwowa, gdzie następny dzień przeznaczony zostanie na wypoczynek. (W dniu tym rozegrane będą we Lwowie doroczne wyścigi). Drugi etap wiedzie przez całe Podkarpacie ze Lwowa do Krakowa i w tym dniu (10 września) odbędzie się górska próba szybkości, przypuszczalnie koło Limanowej. Nakoniec w dniu 11 września nastąpi najkrótszy etap z Krakowa do Warszawy z płaską próbą szybkości na zakończenie zawodów.

Regulamin Raidu Pań ogłoszony zostanie w jednym z sierpniowych numerów naszego tygodnika i w miesięczniku „Auto".

Marjan Krynicki

Raid Poznańsko-Kaszubski

(urządzony przez Automobilklub Wielkopolski.)

Automobilklub Wielkopolski przeprowadził raid poznańsko-kaszubski *Trasa wynosiła 977,4 km.* i podzielona została na trzy etapy. Pierwszy etap prowadził przez Gniezno—Inowrocław—Toruń—Bydgoszcz do Grudziądza. Etap ten wynosił 260,2 km. i przeprowadzony był nocą. Następne dwa etapy przejechano za dnia i to 2 etap: Grudziądz — Chojnice—Tczew—Kościerzyna—Żukowo — Gdynia, długość trasy 528 km., a 3 etap: Gdynia—Puck—Wejcherowo—Kartuzy—Kościerzyna — Chojnice—Nakło—Rogoźno—Poznań, wynosił 383 2 km. Kierownictwo raidu spoczywało w rękach p. Ziołeckiego, jako komandora i pp. mjr. Ogurkowskiego i Wawrzyniaka, jako wicekomandorów. Regulamin raidu, opracowany przez Komisję Techniczno-Sportową A. W., przewidywał jako podstawę, raidu regularność jazdy. W tym celu ustalono dla poszczególnych kategoryj minimalne i maksymalne średnie, oraz dano możność uczestnikom deklarowania wyższej przeciętnej o 20 /₀ nie podwyższając maksymalnej średniej. *Do raidu zgłosiło się 12 uczestników, a na starcie stanęło 11 maszyn.* Jedna maszyna z powodu defektu przed tem się wycofała. Kolejność uczestników ustalono jak następuje:

1) Markowski Kazimierz na Tatrze pojemność cylindrów 1100 deklarowana przeciętna 36 km.,

2) Maćkowiak Wiktor inż. na Tatrze pojemność cylindrów 1100 deklarowana przeciętna 36 km.,

3) Skibiński Józef na Tatrze pojemność cylindrów 1100 deklarowana przeciętna 36 km.,

4) Szułczyński Dyonizy na F. N. pojemność cylindrów 1500 deklarowana przeciętna 39,5 km.,

5) Siciński Janusz na Chenard-Walker pojemność cylindrów 1500 deklarowana przeciętna 37,95 km.,

6) hr. Michałowski Józef na Mercedes-Benz pojemność cylindrów 2000 deklarowana przeciętna 42 km.,

7) Bartkiewicz Marjan na Fiacie 520 pojemność cylindrów 2244 deklarowana przeciętna 45,6 km.,

8) Duszyński Marjan inż. na Tatrze pojemność cylindrów 2310 deklarowana przeciętna 45,6 km.,

9) Stachowski Zygmunt na Mercedes-Benz pojemność cylindrów 2586 deklarowana przeciętna 39,9 km

10) Głowiński Stefan na Renaulcie pojemność cylindrów 2915 deklarowa przeciętna 45,6 km.,

11) Ratajczak Józef na Buicku pojemność cylindrów 3380 deklarowana przeciętna 50,4 km.,

Start naznaczono na godzinę 22-gą z przed lokali A. W. W odstępach dwuminutowych wystartowały kolejno maszyny na trasę. Ostatnia maszyna startowała o godz. 22 m. 20. Celem zniewolenia uczestników raidu do jaknajregularniejszej jazdy *ustanowiono na każdym etapie po dwa tajne punkty kontrolne.* Funkcje kontrolerów powierzono pp. inż. Piątkowskiemu i Broniarzowi. Pozatem każdy samochód miał przydzielonego komisarza. Pierwszy etap do Grudziądza przebyły wszystkie maszyny na czas i bez wypadku nie przekraczając swej przeciętnej. Po krótkim odpoczynku wyruszono o godz. 9-ej do Gdyni. Mimo trudnej trasy, zwłaszcza w ostatnim odcinku etapu i tu, tak maszyny, jak i kierowcy spełnili w całej pełni swe zadanie. Nastąpił jeden dzień wypoczynku w Gdyni, w którym zwiedzono miasto i urządzenia portowe oraz popołudniu urządzono wycieczkę na Hel. W niedzielę, o godz. 6 ej wyruszono drogą powrotną do Poznania. Do mety przybyło 10 maszyn. Nr. 3, prowadzony przez p. Skibińskiego z powodu defektu motoru odpadł pod Kościerzyną. W ostatecznem obliczeniu ustalono następujące lokaty:

I. nr. 2. kierowca p. inż. Maćkowiak Wiktor, samochód Tatra na możliwych 82 pkt. zdobył 82 pkt dodatnie.

II. nr. 10. kierowca p. Głowiński Stefan, samochód Renault zdobył 82 pkt. dodatnie.

III. nr. 1. kierowca p. Markowski Kazimierz, samochód Tatra na możliwych 82 pkt. zdobył 79 pkt. dodatnich.

IV. nr. 6. kierowca p. hr. Michałowski Józef, samochód Mercedens Benz na możliwych 79 pkt. zdobył 76 pkt. dodatnich.

V. nr. 7. kierowca p. Bartkiewicz Marjan, samochód Fiat 520 na możliwych 70 pkt. zdobył 64 pkt. dodatnich.

VI. nr. 5. kierowca p. Siciński Janusz, samochód Chenard - Walker na możliwych 65 pkt. zdobył 48 pkt. dodatnich.

VII. nr. 11. kierowca p. Ratajczak Józef, samochód Buick na możliwych 68 pkt zdobył 43 pkt. dod.

VIII. nr. 8. kierowca p. inż Duszyński Marjan, samochód Tatra na możliwych 78 pkt. zdobył 8 pkt. dodatnich.

IX. nr. 9. kierowca p. Stachowski Zygmunt, samochód Mercedes Benz na możliwych 30 pkt. zdoby 15 pkt. karnych

Samochód nr. 4, prowadzony przez pana Szułczyńskiego Dyonizego z powodu zmylenia trasy za Wągrowcem podległ dyskwalifikacji. W ogólnem obliczeniu zdobył 6 pkt. karnych. W większej części wypadków zmniejszenie punktów dodatnich spowodowane zostało mniejszą ilością miejsc normalnych oraz przekroczeniem przeciętnej szybkości maksymalnej. Samochód nr. 8. przejechał pierwsze dwa etapy w czasie i warunkach jaknajlepszych. Dopiero na ostatnim odcinku trzeciego etapu z powodu zatkania przewodu benzynowego uległ pewnemu opóźnieniu. Siła woli i umiejętność kierowcy zezwoliły na ukończenie raidu w stosunkowo dobrym czasie.

Ogólnie podkreślić należy wysoki bez różnicy wyczyn kierowców oraz wartość startujących maszyn.

Trzy nagrody ufundowane przez A. W. zdobyli: I. nagrodę p. inż. Wiktor Maćkowiak, II. nagrodę p. Stefan Głowiński, (decydowano przy równej ilości punktów w myśl regulaminu mniejszy litraż) i III. nagrodę p. Markowski Kazimierz. Pozatem przyznano pp. hr. Michałowskiemu, Bartkiewiczowi, Sicińskiemu, Ratajczakowi i inż. Duszyńskiemu dyplomy uznania. Do wyżej wymienionych nagród ufundowała firma „Galicja" czwartą nagrodę za najmniejsze zużycie benzyny „Lot". Do tej konkurencji zgłosiło się 5 zawodników, którzy przez cały czas raidu używali do zapędu li tylko benzynę „Lot". W konkurencji o tą nagrodę zajął pierwsze miejsce p. Zygmunt Stachowski na samochodzie Mercedes-Benz, limuzyna, pojemność cyl. 2586, waga samochodu 1850 kg. zużywając 140 ltr. benzyny „Lot". Drugie miejsce zdobył p. Dyonizy Szułczyński na samochodzie F. N. torpedo. pojemn. cyl. 1500, waga samochodu 990 kg., a trzecie miejsce p. Kazimierz Markowski na samochodzie Tatra-torpedo, pojemn. cyl. 1100, waga samochodu 650 kg. W przeliczeniu na 100 km. zużyto benzyny: p. Stachowski 14,41 ltr., p. Szułczyński 9,52 ltr., p. Markowski 8,44 ltr. Maszyny jadące na benzynie „Lot" nie wykazały żadnych defektów.

Na specjalne *podkreślenie zasługuje życzliwość* okazana kierownictwu raidu przez firmy: *„Brzeskiauto" i „Dakla"*. Samochody postawione przez powyższe firmy kierownictwu raidu do dyspozycji, umożliwiły w wysokiej mierze sprawne przeprowadzenie raidu. Samochód „Fiat 501" stawiony przez firmę „Brzeskiauto", przez cały czas raidu pracował bez zarzutu, jak również samochód „Mercedes-Benz" z firmy „Dakla". Samochód „Adler" tylko z powodu braku opon musiał być w Grudziądzu wycofany.

Sygnalizujemy:

Czytelnicy „Autolotu"!

Od kilku dni ulicami Warszawy przesuwa się olbrzymi plakat, ulokowany na samochodzie, a wzywający automobilistów do popierania „Autolotu", pisma, które w krótkim czasie stało się stałą lekturą kierowców, a które w najbliższym już czasie podejmie szereg akcji zakrojonych na wielką skalę, a mających na celu obronę lekceważonych interesów automobilisty polskiego.

Zdrowy prąd.

Coraz częściej słyszy się o nabywaniu podwozia bez karoserji. M. i. magistrat warszawski nabył nową serję autobusów, zamawiając za granicą, tylko podwozia. Również i nabywcy prywatni zorjentowali się, że koszt samochodu znacznie się obniża przy wykonaniu karoserji w kraju. Jest to zdrowy objaw. Fabryki krajowe karoserji (podamy wykaz i charakterystykę tych wytwórni w jednym z następnych numerów „Autolotu") cieszą się już doskonałą opinją. Tymczasem widujemy kilka prywatnych podwozi, kursujących po mieście bez karoserji....

Przewodnik po Warszawie.

Otrzymaliśmy następujący charakterystyczny list: „Kochany Autolocie! Zajmij się na miłość boską stałym informowaniem przyjezdnych, a nawet i stałych mieszkańców stolicy o tem, które ulice są dostępne dla ruchu samochodowego. Przecież magistrat warszawski najniespodziewaniej w świecie rozkopał prawie wszystkie łącznice między Marszałkowską a Nowym Światem, odciął ulicę Ordynacką i aleję Szucha, poprawia Nowy Świat, kończy Marszałkowską, napoczyna zaś potrochu wszędzie. To, co tydzień temu było dostępne, to dziś wygląda jak zaorane pole. A na dobitkę—jeszcze ten ruch okrężny — który do reszty zbija z tropu nawet kierowców taksówkowych".

Jezdnie.

Jak dziury, wyboje i wywroty — to wszędzie; na Marszałkowskiej, Nowym Świecie, Jasnej, Wilczej, Mokotowskiej, Królewskiej i tak dalej — możnaby wymieniać całą godzinę najważniejsze arterje śródmiejskie, na których dochodziło nietylko do drobnych uszkodzeń lecz do poważnych katastrof, spowodowanych fatalnym stanem jezdni. Teraz zaś otrzymujemy liczne skargi — że magistrat przy reperacji tych ulic — daj Boże gruntowniejszej, niż zazwyczaj — nie liczy się zupełnie z olbrzymim już dziś ruchem samochodowym stolicy — i rozkopuje wszystkie ulice jednocześnie. Jest to stara historja i tę gorliwość zapiszmy na dobro magistratu, zaznaczając tylko, że o stanie tych nowych jezdni będziemy informowali czytelników. Trzeba bowiem wiedzieć, że niektóre jezdnie, ułożone w roku zeszłym, dziś już wymagają gruntownej reperacji. Wykopywanie drewnianych kostek odwracanie ich, wbijanie nanowo w piaseczek i pomazanie tak naprawionej jezdni czarną mazią o miłym smołowym zapachu pomogło — oczywiście — nie jezdni.

Roboty tegoroczne przedstawiają się naogół poważniej.

1.990.000.

Według oficjalnych danych w ciągu roku liczba automobili w Anglji powiększyła się o 153,000 i wynosi obecnie 1.990.000.

Rekord.

Kapitan de Havilland, któremu towarzyszyła jego żona, osiągnął w aeroplanie lżejszego typu, zaopatrzonym w motor o sile 100 koni, wysokość 21.000 stóp, pobijając dotychczasowy rekord dla tego typu samolotów, który wynosił 18.700 stóp i był osiągnięty we wrześniu 1927 r. przez Bohne'a i Losinka. Kapitan Havilland wzniósł się na wysokość 21.000 stóp w ciągu 1 godziny 10 min., a opuścił się na lotnisko z tej wysokości w ciągu 15 minut.

* * *

Komunikacja powietrzna między stolicą a polskiem wybrzeżem morskiem.

Według dotychczasowego rozkładu lotów, samoloty komunikacyjne, kursujące między Gdańskiem a Warszawą, odlatywały z Gdańska o godzinie 7.30 rano. Skutkiem tak wczesnej godziny odlotu i braku wcześniejszego połączenia kolejowego, mieszkańcy polskiego wybrzeża mieli trudności w dostawaniu się na lotnisko we Wrzeszczu, musząc posługiwać się samochodami.

Aby zaradzić tym niedomaganiom, Zarząd Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot" w dn. 26 lipca 1928 r. przesunął godzinę odlotu samolotu z Gdańska do Warszawy *z godz. 7.30 na godz. 8.30*. Dzięki tej inowacji mieszkańcy polskiego wybrzeża morskiego, pragnący korzystać z komunikacji powietrznej, będą mogli wyjeżdżać z Gdyni pociągiem odchodzącym o godz. 6,48 rano. — Podróż powietrzna do Warszawy trwa około 3 godzin.

Z Warszawy do Gdańska startują samoloty komunikacyjne z lotniska mokotowskiego o godz. 3,30 po poł. Dzięki temu z jednej strony ludzie pracy mogą po zajęciach dostać się w przeciągu trzech godzin nad morze, z drugiej zaś mieszkańcy wybrzeża są zaopatrywani w popułudniowe dzienniki warszawskie tego samego dnia.

Aero i Aerolot.

Rozwój pasażerskiej komunikacji powietrznej w Polsce jest naogół bardzo pomyślny. Istnieją dwa polskie towarzystwa żeglugi powietrznej „Aerolot" i „Aero", które utrzymują regularną komunikację na linjach: Warszawa — Łódź — Kraków, Kraków — Lwów, Lwów — Warszawa — Gdańsk, oraz Kraków — Wiedeń („Aerolot") i Warszawa — Poznań („Aero").

Regularność lotów jest bardzo wysoka, z każdym rokiem zwiększa się liczba pasażerów i tonnaż przewiezionej poczty i towarów. O bezpieczeństwie podróżnych świadczy najlepiej fakt. iż dotychczas na polskich linjach lotniczych **„nie zdarzył się ani jeden wypadek, zakończony śmiercią lub zranieniem któregoś z pasażerów!**

Latamy dotychczas na obcych samolotach.

Niestety jednak płatowce, które pełnią służbę na tych wyżej wymienionych szlakach komunikacji powietrznej **„są konstrukcji obcej"**. Towarzystwo „Aerolot" używa samolotów niemieckich „Junkersa" „Aero" zaś francuskich „Farmanów".

Taki stan rzeczy, który w pierwszych latach organizowania komunikacji lotniczej w Polsce był nie do uniknięcia, obecnie z każdym dniem niemal, staje się coraz bardziej uciążliwy i ze wszechmiar nieodpowiedni.

Dlaczego powinniśmy używać polskich maszyn?

Samoloty używane do komunikacji powietrznej w naszym kraju **„winne być konstrukcji polskiej wykonane całkowicie w kraju, z naszych**

materjałów i rękami polskich robotników".

Przemawia zatem wiele przyczyn. Przedewszystkiem uniezależnienia naszego przemysłu lotniczego od obcej produkcji. Jeżeli będziemy fabrykować w kraju własne samoloty, wówczas, **„pieniądze wydawane na ten cel pozostaną w kraju"** i nie będziemy niemi napychać kieszeni obcym. Przyczyni się to również **„do zmniejszenia bezrobocia dając pracę tysiącom rąk".** W razie wojny nie będziemy zależni od zaganicy i będziemy mieć pewność, iż komunikacja lotnicza nie dozna przerw, z powodu np. uszkodzenia samolotów i chwilowej niemożności sprowadzenia maszyn z zagranicy.

Za wprowadzeniem samolotów naszej konstrukcji przemawiają również względy **„ambicji narodowej"** jeżeli zważymy, że taka chociby Czecho-Słowacja o połowę mniejsza niż Polska, **„używa samolotów wyłącznie własnej produkcji"**, my zaś musimy latać na maszynach zagranicznych.

Wychodząc z tych słusznych względów, Ministerstwo Komunikacji, jako władza zwierzchnicza lotnictwa cywilnego ogłosiło swego czasu **„konkurs na projekt polskiego samolotu komunikacyjnego".**

Zasadnicze warunki konkursu określały, iż samolot komunikacyjny winien być obliczony na 6 pasażerów i 2 osoby załogi (pilot i mechanik), przyczem zaznaczono, iż pierwszeństwo mieć będzie konstrukcja całkowicie metalowa. Samolot ma być przystosowany albo do silnika „Lorraine-Dietrich" o sile 450 K. M. albo do dwóch silników „Wright" o 220 K. M. każdy. Płatowiec powinien być łatwy do montowania, konstrukcji możliwie jaknajprostszej w przewidywaniu seryjnej budowy i łatwego remontu. Pożądany jednopłatowiec.

Termin nadsyłania prac konkursowych upłynął w dniu 1 czerwca 1928 r. **„Nadesłano 7 projektów, przedstawionych przez poważnych konstruktorów"** za pośrednictwem fabryk lotniczych.

Niezależnie od tego niektóre fabryki, jak i konstruktorzy prywatni prowadzą obecnie budowę płatowców po za konkursem, które jednak **„będą brane pod uwagę przy wybieraniu typów płatowca komunikacyjnego".**

Jak się dowiadujemy, w ciągu najbliższych dni kilkunastu, zbierze się sąd konkursowy złożony z przedstawicieli Ministra Komunikacji IV depart. (lotniczego) Min. Spr. Wojsk. Instytutu Aerodynamicznego oraz inżynier — rzeczoznawca.

„Rozstrzygnięcia konkursu należy się spodziewać przed upływem jesieni r. b."

Nagrodzony projekt będzie oddany do fabryki do wykonania, następnie zaś poddany całego szeregu próbom. Potrwa to około półtora roku, tak że dopiero **„za jakieś dwa lata należy się spodziewać wprowadzenie polskich płatowców do lotniotwa komunikacyjnego.** Do tej chwili musimi się niestety posługiwać obcemi maszynami.



Jak będą leciały samoloty, biorące udział w raidzie Małej Entanty i Polski.

Szkolenie pilotów
w Niemczech i u nas.

Przy końcu wojny światowej Niemcy rozporządzali *5000* pilotów. Po rozbrojeniu armji niemieckiej i ograniczeniu lotnictwa wojskowego przez Traktat Wersalski Niemcy całą potęgę woli zwrócili w kierunku rozwoju *lotnictwa cywilnego*, otwierając szereg linji komunikacyjnych wewnątrz kraju i dążąc usilnie do opanowania międzynarodowych szlaków powietrznych. Mimo to jednak tylko nieznaczna część personelu lotniczego mogła znaleźć zatrudnienie w lotnictwie cywilnem, lub policji lotniczej (przeszło 1000), reszta zaś zdawało się zostanie skazana na zatracenie swych walorów lotniczych, bo cóż jest wart pilot po kilkoletniej *przerwie w lataniu*! Dzięki mądrej i celowej polityce rządu niemieckiego zaczęły powstawać różne stowarzyszenia lotnicze, które zajęły się rejestracją pilotów z czasów wojny, utrzymywaniem ich w treningu a także szkoleniem nowych zastępów pilotów. Stowarzyszenia te weszły do związku *„Deutscher Luftfahrt Verband"*, który powstał w Bremenie w r. 1921-m. Związek ten wydaje własne pismo i posiada *110 oddziałów prowincjonalnych.*

Umiejętnie stosowana propaganda przyciągnęła młodzież akademicką do szkół pilotów, których w Niemczech jest 16. Według przypuszczalnych obliczeń ilość pilotów kończących rok rocznie szkoły waha się od *500—600*. Na wypadek wojny Niemcy, posiadając kilkunastotysięczną rozerwę pilotów, przy odpowiedniej rozbudowie szkół są w stanie z łatwością szkolić od *3—4000 pilotów rocznie* t. j. od 250—350 miesięcznie. Według danych wiadomości rządowych, wydawanych przez Wydział Lotnictwa Ministerstwa Komunikacji Rzeszy Niemieckiej *„Nachrichten für Luftfahrer"* w r.b. od stycznia do maja t. j. w okresie zimowym i wiosennym, jak wiadomo najmniej sprzyjającym szkoleniu, w okresie gdy młodzież akademicka jest zajęta studjami, *szkoły lotnicze ukończyło 133 pilotów*, a przecież właściwy sezon lotniczy rozpoczyna się dopiero w czerwcu, gdy pogoda się ustali i nastąpią ferje letnie podczas których młodzież akademicka tłumnie pośpiesza do szkół.

Jakże inaczej ta sprawa przedstawia się w Polsce! Poza Aeroklubem akademickim w Warszawie, szkolącym swych 20 członków wyłącznie na pilotów sportowych, cywilne szkolnictwo lotnicze właściwie w Polsce nie istnieje. Zarząd Główny LOPP., wyszkoliwszy w latach 1925/26 kilkudziesięciu pilotów przy fabryce „Samolot" w Poznaniu, nie był w stanie odnowić kontraktu z dyrekcją fabryki z powodu ciężkich warunków finansowych, stawianych przez nią, i przystąpił do realizacji projektu budowy własnej szkoły pilotów. Lecz Zarząd Główny LOPP. musiał przebyć drogę cierniową, będącą udziałem każdego, kto podjął twórczą pracę, dążąc do obudzenia w społeczeństwie zainteresowania—dla spraw obrony państwa. Pierwotnie na siedzibę szkoły wybrano lotnisko w Łodzi, lecz Zarząd Główny rychło musiał odstąpić od swego projektu z powodu nieustępliwego stanowiska magistratu m. Łodzi, który nie zgodził się na wydzierżawienie gruntów potrzebnych na powiększenie lotniska, gdyż dla celów szkolnych dotychczasowy teren, stanowiący własność LOPP. nie wystarczał. Oprócz tego Magistrat postanowił wybudować osadniki kanalizacyjne w pobliżu miejsca na którem stanąć miała szkoła. Wobec takiego stanu rzeczy LOPP. rozpoczęła poszukiwania innego terenu i znalazła go w majątku Sadkowie pod Radomiem. Jednakże mimo usilnych zabiegów Zarządu Głównego LOPP., a także i poparcia Departamentu Lotnictwa, teren ten nie został dotychczas definitywnie uzyskany ze względu na konieczność załatwienia szeregu zabójczo przewlekłych formalności.

Cyfry niemieckie stanowią dla nas groźne „memento". Czas najwyższy otrząsnąć się z biernej tępoty, zapomnieć na chwilę o swych prywatnych sprawach i poprzeć usiłowania LOPP. w kierunku stworzenia pierwszej cywilnej szkoły pilotów.

Początek jest zawsze trudny, później będzie lepiej—musi być lepiej—bo jesteśmy strasznie spóźnieni.

B. J-cki.

Na wirażu...

WIEKI ŚREDNIE KŁANIAJĄ SIĘ . . .

Pisało się, mówiło: wszyscy się zgodzili, że samochód i motocykl nie mają nic wspólnego z luksusem. Taksówka stołeczna, samochód doktora czy adwokata, motocykl dziennikarza, maszyna przemysłowca lub dyrektora banku, Ford robotnika czy urzędnika mieszkającego poza miastem — czy to wszystko po wieczne czasy podpadać już ma pod kategorję sprzętu luksusowego? Przecież — jeśli się uznało już raz — i to gremjalnie — bezsens olbrzymi uważania pojazdu mechanicznego za luksusowy — to czasby już był najwyższy na skasowanie podatku magistrackiego od luksusu.

Tymczasem — nie! Podatki się sypią! Trzykołowy motocykl płaci rocznie za rzekome „zużycie" bruków 20 złotych (niechby już!) a za luksus — aż 40 złotych! Jest to niemal nadużycie, na które właściciele pojazdów winniby zareagować jaknajenergiczniej. Zupełnie jest taksamo, jakbyśmy wszyscy płacili luksusowy podatek od golenia się, lub — przykład lepszy — za przesyłanie listów.

Magistrat winien raz nareszcie zrozumieć, że raz na olbrzymią skalę rozwinięta komunikacja samochodowa, dająca chleb tysiącom robotników warsztatowych i kierowców, pozwalająca na łatwiejsze załatwianie codziennych spraw bieżących miljonom obywateli kraju — nie jest — według opinji nawet każdego z światłych członków Magistratu — komunikacją luksusową. Dlaczegóż całe ciało — Magistrat — ma być bardziej tępe od każdego z członków?

Czyż dlatego tylko, żeby — udając głupiego — tem łatwiej sięgać do kieszeni automobilistów po nie swoje pieniążki?

Piszemy ostro i bezwzględnie, bo proceder dalszego pobierania podatku luksusowego od automobilistów uważamy za najbardziej ordynarną formę quasi — legalnego wyzysku i tak rozpowszechnionego dziś w samorządowej Polsce podatkowego łupiestwa.

Wieki średnie z rycerzami gościńców i „prawami" tych rycerzy każą się niektórym samorządom polskim kłaniać . . .

Twos.

Obrazek codzienny.

Automobil, mknący lotem
całej duszy benzynowej,
stanął nagle półobrotem,
i o jeździe — ani mowy!

* * *

Co się stało, co się stało?
jaka w nim zamarła siła?
Czy w motorze „się zagrzało"?
Czy mu „kicha nawaliła"?

* * *

Nic! Poprostu po ulicy
wali sobie środkiem baba
i prowadzi przy spódnicy,
oł, tylego może szkraba.

* * *

Idzie sobie — co jej będzie?
—Żebyś pękł, to nie przystanę!—
...Zatrzymało się w rozpędzie
auto, niby tresowane.

* * *

I dygoce, warczy, huczy
powściąganym darmo żarem. . .
Czy też babę kto nauczy
chodzić wreszcie trotuarem? (Ajax)

Loty nocne.

Żegluga powietrzna w Polsce uzależniona jest ciągle jeszcze od światła słonecznego i z nastaniem nocy zamiera. Dotychczas bowiem w Polsce ani lotniska nie są wyposażone w urządzenia świetlne, zezwalające na start i lądowanie w ciemności, ani trasy lotów nie są oświetlone, ani też samoloty nie posiadają potrzebnych instrumentów, umożliwiających pilotom orentację w nocy.

Zorganiozowanie lotów nocnych jest jedną z najważniejszych kwestji dla racjonalnego rozwoju żeglugi powietrznej. Wówczas dopiero bowiem, gdy ruch utrzymany będzie zarówno w dzień, jak i w nocy, w całej pełni wybije się na pierwszy plan szybkość, z jaką, dzięki samolotowi, można przenosić się z miejsca na miejsce na olbrzymich przestrzeniach. Dzisiaj żegluga powietrzna ma do dyspozycji jedynie dzień; ciągle wyłania się kwestja, że jaką winny dać drogi powietrzne — naturalnie na dalekich przestrzeniach — jest problematyczną. Gdy ktoś bowiem chce dziś odbyć podróż powietrzną n. p. do Londynu, to jednego dnia musi lecieć do Paryża, przenocować tam i dopiero na drugi dzień około południa przybywa na miejsce przeznaczenia. Posługując się zaś koleją zrobiłby tę drogę w przeciągu 44 godzin, a więc zaledwie kilkugodzinną różnicą. Podobnie przedstawia się sprawa na wszystkich linjach powietrznych, które wymagają przenocowania w portach pośrednich.

Zagranicą problem 24-godzinnego ruchu lotniczego jest nadzwyczaj poważnie traktowany i już od r. 1924 uruchomiono linję New-York-St. Francisko, na której samoloty kursują nocą. Od r. 1926 istnieje również linja Berlin-Moskwa, na której przestrzeni 1740 klm, przebywana jest w czasie od 11 w nocy do 2 po poł. następnego dnia (16 godzin). W roku bieżącym mają powstać linje obsługiwane nocą między Londynem via Amsterdam oraz Parvżem via Kolonja z Berlinem, a nadto wewnętrzne linje niemieckie z Berlina do Hanoweru, Halle, Norymbergji, Monachjum, Wrocławia i Gliwic.

Tak. jak to na wstępie już zaznaczyłem, zorganizowanie nocnej komunikacji zależne jest od 3 czynników:

1) oświetlenia lotnisk,
2) „ tras lotów,
3) wyposażenie samolotów w instrumenty.

Omówmy poszczególne zagadnienia:

Lotniska: Celem umożliwienia startu i lądowania, lotniska wyposażone być muszą w przeróżne instalacje świetle. Przedewszystkiem więc w pobliżu lotniska znajduje się wysoki maszt, z t. zw. drogowskaz z silnem światłem na szczycie, widzianem ze wszystkich stron. Zazwyczaj drogowskaz posiada obracający się reflektor, który przy przeciętnej pogodzie widziany jest na 60 do 100 klm. Celem zaznajomienia pilota, kierującego samolotem z położenia lotniska. jest ono oświetlone bądź to migającemi, bądź to trwale świecącemi lampami Neona, które mają tę właściwość, że przebijają mgłę. Miejsce na lotnisku, w którem ma lądować płatowiec posiada bądź to podziemne, bądź naziemne instalacje, złożone z różnokolorowych lamp, które dokładnie lotnikowi wskazują drodę. Pozatem wszystkie wyższe budynki znajdujące się na lotnisku lub w jego bliskości na najwyższych swych punktach posiadają lampy ostrzegawcze, a wreszcie na lotnisku znajduje się sygnał świetlny, wskazujący lotnikom kierunek wiatru. Niektóre większe lotniska wyposażone są ponadto w silne reflektory, t. zw. „słońca" o sile tysięcy wattów, które nie rzucają światła wgórę, gdyż oślepiałyby lotników, a jedynie na samo lotnisko.

Trasy lotu: Trasy lotu są tak urządzone, że według ludzkich rachub wykluczone jest wszelkie niebezpieczeństwo. Co 30 klm. znajdują się latarnie skonstruowane na wzór latarni morskich. Są to obracające się reflektory, oświetlane elektrycznością lub acetylenem. Między niemi co 5—6 klm. znajdują się latarnie z lampami Neona, które przebijając nawet silną mgłę, niezawodnie wskazują lotnikowi właściwą drogę.

Nadzór nad trasą lotu sprawuje policja drogowa, posiadając do swej dyspozycji telefony, telegrafy i radjo.

Samoloty: Pomimo tego, że jak już wyżej przedstawiłem zarówno lotniska jak i trasy lotów powinny być świetnie urządzone, to jednak i samoloty muszą być wyposażone w przeróżne instrumenty, które zabezpieczałyby pilota w razie jakichkolwiek niespodzianek, a więc czy to z przymusowego lądowania, czy na wypadek zbłądzenia w drodze, czy w razie zepsucia się urządzeń świetlnych orzyziemnych.

Samolot zatem — poza doskonałym kompasem, radjem i oświetleniem wewnętrznem — winien być wyposażony w tak zwany „girorektor" (przyrząd do stwierdzania położenia samolotu w stosunku do ziemi), reflektory, celem wyszukania na powierzchni ziemi odpowiedniego miejsca do lądowania, oddzielnie silne reflektory, oświetlające przestrzeń w promieniu 300—500 mtr. przy lądowaniu, a wreszcie w rakiety świetlne, które umożliwiłyby wyszukanie terenu i lądowanie w wypadku zepsucia się reflektorów.

Jak widzimy, zorganizowanie nocnej komunikacji powietrznej jest kosztowne, wymaga wprowadzenia mnóstwa urządzeń i utrzymywania licznego personelu. Widzimy jednak, że zorganizowanie nocnej komunikacji powietrznej technicznie nie przedstawia już trudności i że organizacja jej posiadać może wiele współczynników bezpieczeństwa, które czynią nocną żeglugę powietrzną tak samo bezpieczną, jaką jest za dnia.

W Polsce dotychczas niema zorganizowanej nocnej komunikacji powietrznej i lotniska nasze posiadają obecnie jedynie światła ostrzegawcze na hangarach i budynkach. W warszawskim porcie lotniczym rolę drogowskazu odgrywają światła pomieszczone na masztach antenowych radjostacji, oraz na jednym z hangarów pomieszczona jest strzała świetlna. Wojskowość posługuje się ustawionemi ad hoc reflektorami, a zapóźnione samoloty komunikacyjne zmuszone są orjentować się przy pomocy ognisk rozpalanych na lotniskach i rakiet świetlnych.

Radosną zapowiedź dalszej pracy naszych władz lotniczych w danej dziedzinie przynosi czasopismo Ster, organ Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. z m. czerwca 1928. Czytamy tam, iż lotnisko, powstające obecnie w Zamościu zostanie wyposażone w urządzenia świetlne, gdyż ma być ono jednym z etapów na szlaku powietrznym Warszawa-Dęblin-Zamość-Lwów, która to linja urządzona będzie — jako pierwsza w Polsce — dla nocnej komunikacji lotniczej.

Życzyćby sobie należało, żeby *kwestja* oświetlenia przyziemia w Polsce tak bardzo ważna zarówno dla lotnictwa komunikacyjnego, jak i wojskowego oraz sportowego — jaknajprędzej doczekała się zrealizowania.

— ski.

Legenda o biegunie.

I oto ostatni akt lodowej tragedji, rozjaśniony triumfem człowieka nad groźnym żywiołem, nad odwiecznie wrogą mu materją — triumf mózgu nerwów napiętych w kierunku walki...

Większość załogi „Italji" uratowana.

Zaprzęgnięta do pracy w imię człowieka, zorganizowana bryła materji — łamacz lodu — maszyna, zwalczyła chaos lodowych brył. Aparaty lotnicze łoskotem śmigieł przerwały biały, śnieżny sen podbiegunowych preryj.

I może jeszcze jeden triumf: poruszmy rzecz drażliwą. W imię cywilizacji — w imię życia ludzkiego — zespolone w mroku Antarktycznej nocy wrogie sobie ludzkie ręce. Ekspedycję, wysłaną przez Wodza faszystów uratował komendant okrętu Z. S. R. R. — prof. Samojłowicz. Moskwa nie chce odszkodowania. A więc istnieją szczyty (może na biegunie, na zwałach spiętrzonej kry?) gdzie człowiek staje się tylko człowiekiem: wielkim w swej nieustępliwej, zaciętej walce z żywiołem — z życiem! — i małym, bardzo

Wypadki tragiczne

Jedno z pism warszawskich porównywuje statystykę wypadków, przeprowadzoną przez policję paryską w roku ubiegłym, ze statystyką nieoficjalną w Warszawie. Otóż, samochody paryskie dały obfite żniwo: 203 zabitych 1694 rannych. Cyfry dla Warszawy są: 60 zabitych i 1296 rannych. Z zestawienia tego, biorąc pod uwagę stosunek ludności obu miast, wynika, że Warszawa miała 4 razy więcej wypadków. Przyczyną tego jest, zdaniem fachowców, zły materjał samochodowy w Warszawie, wielki procent samochodów bez hamulców na wszystkie cztery koła, które pozwalają zatrzymać na 8 metrów samochód, jadący z szybkością 30 klm. na godzinę, wreszcie niedostateszne kwalifikacje szoferów. Wymienione bolączki omawialiśmy już w tej rubryce, dodając jeszcze jedną — jazdę w stanie nietrzeźwym. Co tydzień mamy do zanotowania katastrofy, będące wynikiem popularnej w Warszawie „kawalerskiej jazdy". Ostatnio wydane ostre przepisy może ukrócą ten „kawalerski" rozmach kiepskich pp. szoferów. Co się tyczy katastrof autobusowych na szosach podmiejskich, to prócz przysłowiowej jakości tych dróg należy podkreślić jeszcze dwie przyczyny: nadmierne przeciążenie autobusów pasażerskich, oraz nadmierną szybkość, na jaką pozwalają sobie kierowcy; bądź to podnieceni ambicją wyścigową, bądź też alkoholem. Ponieważ przeciętna dzienna frekwencja pasażerów, korzystających z tego rodzaju, komunikacji waha się od 75 do 100 tys. osób więc tyle waśnie osób każdego dnia w Polsce jest narażone na utratę życia, bądź kalectwo.

W Warszawie mamy do zanotowania następujące wypadki: Na ul. Żelaznej wpobliżu Chłodnej dostała się pod samochód 37 letnia kobieta. Poranienie głowy. Na Chłodnej w pobliżu Wroniej samochód najechał na 18-letnią Eleonorę Ostrowską. Potłuczenie nóg. Na Nalewkach w pobliżu ul. Franciszkańskiej samochód najechał na 16-letniego Dawida Karpiuka. Dwie rany tłuczone nogi. Na rogu Marszałkowskiej i Koszykowej samochód przejechał 35-letnią M. Wenclową. Złamanie kości lewego podudzia. W Al. Ujazdowskich samochód nr. 1743 prowadzony przez szofera Sobolewskiego, unikając zderzenia z drugim samochodem, skręcił tak nagle, że uderzył o chodnik. Samochód wywrócił się, koziołkując w powietrzu. Jadąca w aucie pasażerka doznała poważnych obrażeń. Auto częściowo uszkodzone, szofer zdrów. W Al. Ujazdowskich dnia 23 maja w nocy miało miejsce katastrofalne zderzenie samochodów. Zderzenie było tak silne, że przody samochodów i koła uległy zdruzgotaniu. Ofiarami katastrofy padło 5 osób. Na miejsce wypadku przybyły dwie karetki pogotowia. Sprawcą katastrofy był niejaki p. Lewandowski, właściciel samochodu nr. 53 (21780). Po przeprowadzeniu dochodzenia okazało się, iż Lewandowski zasnął przy kierownicy i dzięki temu nie zwrócił uwagi na sygnały innego auta. Lewandowskiego zatrzymano.

Notujemy niebywały wypadek samobójstwa, dokonanego przez rzucenie się pod samochód. Po sprzeczce z mężem w Al. Jerozolimskich aktorka p. Bajon Bryszewska skoczyła na jezdnię, gdzie właśnie przejeżdżało auto. Szofer nie zdążył zahamować i przejechał desperatkę. Tymże samochodem przewieziono p. B. do szpitala Dzieciątka Jezus, gdzie lekarz stwierdził wstrząs mózgu, ogólne potłuczenie i agonję. Po paru godzinach p. B. zmarła.

Przy zbiegu Natolińskiej i Koszykowej manewrująca taksówka Nr. 238 wpadła na 70 letnią staruszkę, idącą z 4-letnim wnukiem. Wezwane Pogotowie stwierdziło ogólny wstrząs u staruszki, zaś u chłopca potłuczenie klatki piersiowej oraz podrapanie nóg policja sporządziła protokół.

Na ulicy Chłodnej taksówka Nr. 1723, prowadzona przez nietrzeźwego „kierowcę" Jana Bielaka, nie mającego prawa jazdy na taksówce, pod domem Nr. 41, wpadła na słup latarni elektrycznej, rozbijając się. Z pośród 4-ch pasażerów jeden Eugenjusz Piórczyński, krawiec, zabity; drugi Suwała, kancelista — ciężkie rany głowy, trzeci Chudziński, modelarz — również ciężko ranny. Szofer i czwarty pasażer bez szwanku. Ofiary „kawalerskiej jazdy" zabrało Pogotowie.

Wypadek drugi „kawalerskiej" jazdy, również nie mającego prawa przygodnego kierowcę, miał miejsce na Muranowskiej. Szofer taksówki nr. 22 opuścił auto i wstąpił do

małym, gdy to wszystko, na czem stał dotychczas, popłynie z pod nóg niby kra lodowa, a w rozszerzone oczy o zamarzających łzach zajrzy śmierć.

Właśnie śmierć. Biała pustynia nie wypuściła wszystkich — okup krwi musi być zapłacony. W jej mrokach pozostaje jeszcze dotychczas jeden z najwspanialszych współczesnych świeczników ludzkości: pozostaje Amundsen. Drugi skandynawski bohater, człowiek ożywającej legendy, prof. Malmgreen sam sobie w śniegu wykopał grób. Gdy z czasem do bieguna wyregulowane zostaną stałe linje autobusów lotniczych, na jednym z przedostatnich etapów stanie napewno pomnik z czerwonego, północnego granitu. Angielskie ladies będą go lornetowały w przelocie, a przedstawiciel Cooka uprzejmie (o 5 minut zawczasu) dźwięcznym głosem uprzedzi: „messieur et mesdames, proszę przygotować kodaki, tu spoczywa ....

Mais, oui, wiemy — odpowiedzą pasażerowie. Czyn ludzki już dawno stanie się własnością ogółu, jako jeden tryb więcej w rozpędzonej maszynie cywilizacji, śmierć pomoże nowemu życiu — masy ledwo znają tragedje jednostek, które dla nich zginęły. A imię?

Imię stanie się legendą.

Laik

Obowiązujące przepisy ruchu samochodowego. (Streszczenie)

I. 1) Dla otrzymania pozwolenia na kursowanie po drogach publicznych musi samochód posiadać: a) mocny i pewny mechanizm kierowniczy, b) dwa hamulce niezależne w działaniu (przyczem muszą one działać przynajmniej na dwa koła), c) urządzenie uniemożliwiające wprawienie samochodu w ruch przez osobę niepowołaną. d) donośny a nierażący sygnał, e) dwie latarnie o słabym świetle umieszczone na przodzie w jednym poziomie po obu stronach samochodu, jedną latarkę czerwoną umieszczoną z tyłu z lewej strony oraz urządzenie oświetlające tylnią tablicę rejestracyjną (zwykle ta sama latarka oświetla numer i rzuca czerwone światło do tyłu), przyczem latarka tylnia nie może być gaszona ani zapalana z siedzenia kierowcy, f) przynajmniej jeden reflektor, mogący oświetlać drogę na odległość najmniej 100 mtr.

Pojazdy o ciężarze 3500 kg. i autobusy powinny posiadać zapadkę górską.

2) Pojazdy hamowane na cztery koła winny posiadać na błotniku z tyłu czerwony trójkąt, przyczym z tej strony, z której znajduje się kierownica.

3) Samochód, dopuszczony do kursowania po drogach publicznych, otrzymuje dowód rejestracyjny pojazdu mechanicznego, oraz dwie tablice z numerem. Na tablicach tych jest podany odpowiedni dla każdego województwa znak oraz numer. Tablica przednia winna być umieszczona pośrodku nie niżej przedniej osi, zaś tylnia pośrodku lub z lewej strony nie niżej 40 cm. od ziemi.

4) Dowody rejestracyjne są ważne na trzy lata (dla pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego tylko na jeden rok) poczem muszą zostać przedłużone.

II. 1) Szybkość samochodu w miejscowościach niezabudowanych jest nieograniczona, tylko kierowca musi módz zapanować w każdej sytuacji nad samochodem, tak aby nie zagrażać bezpieczeństwu publicznemu.

Samochody ciężarowe (powyżej 3500 kg.) na pneumatykach nie mogą przekraczać 40 km. na godz., na masywach — 25 km, na metalowych obręczach 15 km.

2) W miejscach zabudowanych szybkość należy zmniejszyć: samochody osobowe do 40 km. na godz. ciężarowe (patrz wyżej) odpowiednio do 20, 15 i 10, o ile przepisy mejscowe jeszcze bardziej szybkości nie ograniczają.

W Warszawie szybkość maksymalna wynosi: dla samochodów ciężarowych 12 km. na godz. dla samochodów osobowych — 25 km. na godz.

Na ulicach: Sto Jańskiej, Piwnej, Podwale, Solec (od Tamki do Czerwonego Krzyża), Koziej, Daniłowiczowskiej, Wierzbowej, Wareckiej, Chmielnej (od Nowego Swiatu do Zielnej), Ujazdowskiej, Belwederskiej i na moście Kierbedzia szybkość jest ograniczona dla samoch. osob. do 15 km. na godz. dla ciężarowych zaś do 10 km. na godz.

3) Na mostach, przed któremi umieszczono odpowiednie ostrzeżenie, szybkość należy ograniczyć do 20 km. na godz., przyczem dla ciężarowych (powyżej 3500 kg.) do 10 km.

4) Jeździć należy z prawej strony, przy wyprzedzaniu zboczyć na lewo.

Wysepki i posterunki policyjne należy zawsze objeżdżać z prawej strony (zostawiać z lewej), z następującemi wyjątkami w Warszawie: a) wysepka na skrzyżowaniu Bielańskiej i Senatorskiej dla samochodów jadących z Wierzbowej i Senatorskiej (Pl. Teatralny) w Senatorską, b) wysepka u wylotu Wierzbowej dla samochodów jadących z ul. Ossolińskich na Pl. Saski (w stronę Królewskiej) c) wysepka przy zbiegu Długiej i Nalewek.

5) Na skrzyżowaniu pierwszeństwo drogi ma pojazd nadjeżdżający z prawej strony. W Warszawie pierwszeństwo ma przedewszystkiem pojazd jadący ulicą główną, t. j. taką, po której idzie tramwaj, i dopiero w razie równości ulic pierwszeństwo ma nadjeżdżający z prawej strony.

6) Wyprzedzać można tylko o ile droga na to pozwala, gdy nikt nie zbliża się z przeciwnej strony. Nie wolno wyprzedzać na mostach, skrętach, skrzyżowaniach i przystankach tramwajowych, oraz w Warszawie równorzędnych pojazdów na ulicach z ograniczoną szybkością (p. II 2).

Tramwaj z wyjątkiem ulic, na których szyny są położone przy chodniku, należy wyprzedzać z prawej strony (zostawiając tramwaj z lewej).

7) Zatrzymywać się wolno przy chodniku z prawej strony (w kierunku ruchu), przyczym nie wolno stać przed bramami, na skrętach i skrzyżowaniach, na przystankach tramwajowych (przynajmniej w odległości 5 mtr.). W Warszawie między godz. 8 rano, a 23 min. 30 nie wolno stać na Wierzbowej (z wyjątkiem wnęki przed Ministerstwem Spraw Zagranicznych) oraz na Mazowieckiej po stronie numerów parzystych.

8) Sygnał dźwiękowy należy dawać przed wyprzedzeniem, na skrzyżowaniach, tam, gdzie droga jest niewidoczna, gdy zajdzie tego potrzeba, nie wolno jednak sygnału nadużywać. W miejscach zabudowanych i miastach nie wolno używać klaksonu. a tylko trąbkę ręczną.

9) Od zmroku aż do świtu (w miastach gdy latarnie uliczne są zapalone) wszystkie światła winny być zapalone, przyczem w miastach nie wolno zapalać reflektorów, chyba że oświetlenie jest niedostateczne (w Warszawie gazowe słabe). Podczas postoju światła przednie należy zgasić (tylniego nie wolno).

Przy mijaniu się na drodze należy zgasić reflektory i pozostawić tylko słabe światła.

10) Na zakrętach skręcać w lewo należy dużym łukiem, w prawo zaś małym.

11) Na niektórych ulicach w Warszawie został wprowadzony ruch jednostronny, a mianowicie: Na Chmielnej od Nowego Swiatu do Szpitalnej można jechać tylko od Nowego Swiatu do Szpitalnej, na Wareckiej tylko od Placu Napoleona do Nowego Swiatu, na Mazowieckiej od Pl. Napoleona do Pl. Małachowskiego.

Dojazd do dworca Głównego odjazdowego odbywa się od Marszalkowskiej, odjazd w kierunku Chmielnej. (c. d. n.)

---

sklepu. Przechodzący ulicą M. Piekut wskoczył na siedzenie i puścił motor. Skutki pijackiej fantazji na szczęście nie były tak tragiczne, jak w wypadku poprzednim: auto wpadło na budkę z sodową wodą i wywróciło ją, przygniatając sprzedawczynię. Samochód nieznacznie uszkodzony. Piekuta aresztowano.

Mamy do zanotowania trzy katastrofy samolotowe o wyniku tragicznym. — W Warszawie na lotnisku Mokotowskim spadł w środę popołudniu aeroplan typu „Spad" Nr. 6, prowadzony przez starszego szeregowca Kowicza z Poznania. Aparat dostał się w korkociąg, lotnik nie zdołał go opanować ani wyskoczyć. Z pod szczątków aparatu wydobyto zdeformowane zwłoki.

W dniu 27 bm. w miejscowości Orzełek pow. Sempolno samolot szkoły podoficerów — pilotów z Bydgoszczy, na którym leciał do Poznania pilot Michalski, startując po wylądowaniu, wskutek uszkodzenia skrzydła, spadł ze znacznej wysokości, rozbijając się doszczętnie. Pilot wskutek odniesionych obrażeń wewnętrznych zmarł po 45 minutach.

Między wsią Krupy a majątkiem Sołowszczyzna pow. Lidzkiego spadł samolot 5 pułku lotniczego. Aparat zdruzgotany. Pilot i porucznik ranni. Przyczyną katastrofy — defekt motoru.

Na prowincji żniwo wypadków autobusowych. Temat ten poruszyliśmy we wstępie naszej kroniki, przystąpimy tedy do faktów. Na szosie Swarzęckiej w pobliżu Komandorji przy przejeździe przez tor kolejowy autobus z pasażerami znalazł się na torze w tym momencie, gdy nadjeżdżała lokomotywa. Lokomotywa uderzyła w tył autobusu, zrzucając go do rowu. Autobus strzaskany, maszyna pociągu nieznacznie uszkodzona. W wyniku katastrofy 4 osoby ciężko ranne.

Autobus kursujący między Zamościem a Lublinem, prowadzony przez szofera Dąbrowskiego na 10 tym kilometrze od Zamościa z powodu pęknięcia lewego wąsa (sztycy) runął do rowu. 10 pasażerów odniosło cięższe lub lżejsze obrażenia.

Na szosie, prowadzącej do Opola, w pobliżu Kunowa autobus prowadzony przez szofera Staniszewskiego wpadł do przydrożnego rowu. 10 osób odniosło ciężkie rany. Autobus uległ częściowemu zniszczeniu. *Powodem katastrofy — przeciążenie wozu.*

W pow. Opatowskim między Wierzbnikiem a Ostrowiem autobus, *prowadzony z nadmierną szybkością i przeładowany bagażami* najechał na przydrożny słupek i runął do rowu. 10 pasażerów odniosło ciężkie rany.

Z Krakowa donoszą: pod Limanową około wsi Dobrej auto prowadzone przez znanego przemysłowca krakowskiego p. Freunda skręciło nagle w bok i wywróciło się. Jadąca w tym aucie posażerka została zabita na miejscu, pasażer zaś odniósł tak ciężkie rany nóg i brzucha, iż zachodzi obawa o jego życie. Kierowca lekko ranny. Przyczyna katastrofy na razie nie ustalona.

We Lwowie uległ wypadkowi samochodowemu prezes klubu senackiego stronnictwa narodowego prof. Stanisław Głąbiński, który, przechodząc ulicą, dostał się na skręcie pod przejeżdżające auto i odniósł szereg dotkliwych obrażeń. Rana lewej nogi okazała się tak ciężka, że trzeba było przeprowadzić operację.

ZAGRANICA. Kopenhaska „National Tidende" ogłasza sensacyjną wiadomość, że pewien lekarz duński odnalazł na zachodniem wybrzeżu Jutlandji szczątki samolotu, m. in. skrzydło nasycone roztworem srebrnym a wśród maszyn aparat radjotelegraficzny. Zachodzi przypuszczenie, że są to szczątki *samolotu Nungessera i Coli*, którzy, jak wiadomo, zaginęli bez śladu w zeszłym roku. Poselstwo francuskie przesłało fotografję szczątków samolotu do wydziału służby lotniczej w Paryżu.

Lotnik Pawłow, dokonywując na lotnisku moskiewskiem lotów figurowych na awionetce przez siebie zbudowanej, nie zdążył przy loopingu wyrównać aparatu i spadł. Pawłow poniósł śmierć na miejscu. Aparat strzaskany.

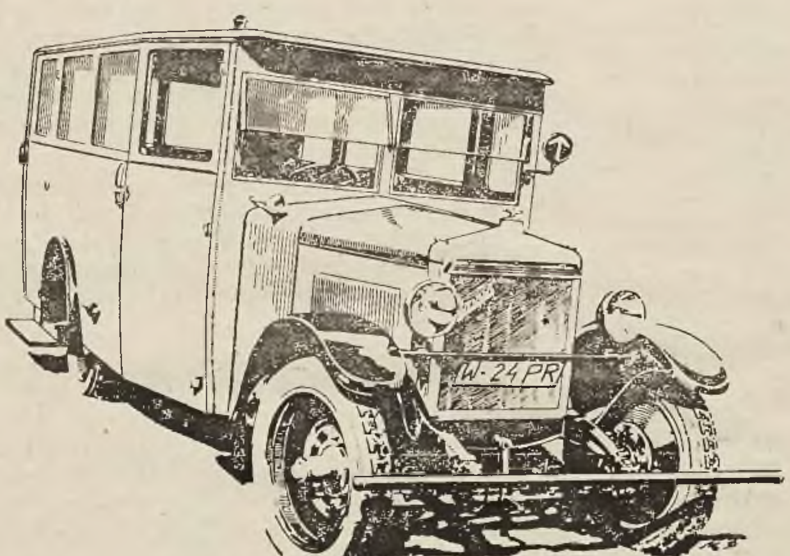
W porcie Rotterdamskim „Fokker" komunikacji pasażerskiej, w którym znajdował się pilot oraz 5 pasażerów uderzył o maszt okrętu. Samolot runął, jedna z podróżniczek zabita, a jedna ciężko ranna.

Z wypadków samochodowych zagranicą mamy do zanotowania: pod Madrasem (Indje wschodnie) na skrzyżowaniu się linji kolejowej i szosy, pędząca lokomotywa zderzyła się z autobusem, przepełnionym podróżnymi, 10 osób zabitych, pozostali ciężko ranni.

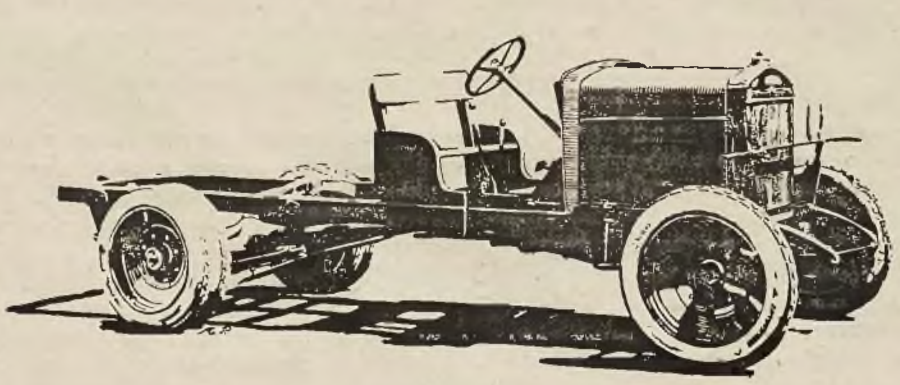
J. B.

SAMOCHODY
ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH
„URSUS"
SP. AKC.

Całkowicie wykonane w kraju.



Idealne na złe drogi.
Oszczędne i trwałe.
Przystępne w cenie.
Dogodne warunki spłaty.



ZARZĄD:
Warszawa, Skierniewicka 27 — 29
tel. 171-06, 11-84.

FABRYKA:
Czechowice pod Warszawą.

Kosztorysy wysyłamy na żądanie.

Największe warsztaty reperacyjne

„MAGNET"
Sp. z o. o.

Firma nagrodzona dyplomem uznania L. O. P. P. w 1927 r.

Z. POPŁAWSKI
WARSZAWA, HOŻA 33, TELEFON 19-31

S. E. V. **(Francja)**
Generalne Przedstawicielstwo na Rzeczposp Polską i w. m. Gdańsk
Magneta — Świece — Startery — Dynama — Części stale na składzie

„FORD"
Autoryzowane warsztaty i skład oryginalnych części zapasowych.

„TUDOR"
Wyłączna sprzedaż akumulatorów światowej sławy.

„LUCAS" **(Anglja)**
Instalacje elektryczne-samochodowe.

„VULCANIT"
Pudełka ebonitowe do akumulatorów i t. d.

Ceny fabryczne. **Ceny fabryczne.**

ZAWIADOMIENIE
W najbliższych dniach zostanie otwarty skład obficie zaopatrzony w



akcesorja,
części zamienne
do samochodów marek francuskich
opony i oleje wszelkich marek

p. f. „AUTO-INDUSTRJA"
Warszawa, Sienna 5, tel. 422-46.

UWAGA! KONKURENCJA

PAROWY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY OPON i DĘTEK SAMOCHODOWYCH



„AUTO-OPON"
Warszawa, Elektoralna Nr. 24, (w podwórzu)
drugie wejście od ul. Mirowskiej (sklep)

Wulkanizujemy opony i dętki samochodowe, motocyklowe i rowerowe jak również wszelkie wyroby gumowe.

Nakładanie protektorów wszystkich marek z gwarancją.

Kupno i sprzedaż używanych opon i dętek samochodowych

Solidna i szybka robota. **Ceny konkurencyjne.**

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 60 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: ST. STRUMPH WOJTKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: J. SCHOLTZ